വയനാട്ടിന്റെ പ്രത്യേക സ്ഥിതിയെ പരിഗണിച്ച് ഒരു സർവ്വെയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ എന്തു ചെയ്യാൻ കഴിയുമെന്നു് ഗവണ്മെന്റു് പരിശോധിക്കുന്നതാണു്. ഒരു കമ്മിറ്റിയെ നിശ്ചയിച്ചു് അന്വേഷണം നടത്തണമെന്നു് ഗവണ്മെന്റു് ഇപ്പോൾ വിചാരിക്കുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ ഹരിജൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ നിന്നു നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ റിപ്പോർട്ടു കിട്ടിക്കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം ആവശ്യമായ നടപടികളും ഈ രംഗത്തു് സ്വീകരിക്കുന്നതാണു്. വയനാടു് ഏരിയായിൽ ഇന്നുണ്ടെന്നറിയപ്പെടുന്ന യാതൊരു വിധത്തിലുള്ളതായ അടിമസമ്പ്രദായവും എന്നന്നേയ്ക്കുമായി തുടച്ചുനീക്കുന്നതിനു വേണ്ട നടപടികളും സ്വീകരിക്കാൻ ഗവണ്മെന്റു് സത്വരമായ നടപടി എടുക്കുന്നതാണെന്നു് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർക്കു് ഞാൻ ഉറപ്പു നൽകുകയാണു്. അതുകൊണ്ടു് ബഹുമാനപ്പെട്ട മെമ്പർ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിക്കണമെന്നുള്ള നിർദ്ദേശം പിൻവലിക്കണമെന്നാവശ്യപ്പെട്ടുകൊണ്ടു് ഞാൻ എന്റെ വാക്കുകളും അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. ടി. മുരുകേശൻ : கோட்டயம் டிஸ்டிரிக்டில் உள்ள ஹைரேஞ்சு பிரதேசங்களில் டிரைப்ஸ் அதிகமாக உள்ளபடியால் இரண்டாவது டிரைபல் ப்ளாக் ஹைரேஞ்சில் வேண்டுமென்று மந்திரி அவர்களிடமும், டிப்பார்ட்மெண்டிலும் பல தடவைகள் கேட்டும் இதுவரை அதற்கு எந்த வித நடவடிக்கையும் எடுக்காமலிருப்பதற்கு பிரத்தியேக காரணமென்ன? உடனடியாக மந்திரியவர்கள் இதை கவனத்திற்கு கொண்டுவந்து இரண்டாவது டிரைபல் ப்ளாக் ஹைரேஞ்சில் நியமிக்க வேண்டுகிறேன்.

ശ്രീ. കെ. കുഞ്ഞമ്പു : ഇതും കമ്മിറ്റിയിലുണ്ടു്. അതായതു് ഹൈറേഞ്ചു് ഭാഗത്തും ട്രൈബൽ ബ്ലോക്കു് ആലോചനയിൽ ഇരിക്കുകയാണു്. ഇപ്പോൾ ഒന്നാമത്തേതു് അട്ടപ്പാടിയിലും രണ്ടാമത്തേതു് വയനാട്ടിലും കൊടുക്കാമെന്നാണു് പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതു്. ഒന്നോ, രണ്ടോ ബ്ലോക്കുകൾ കൂടി മൂന്നാം പദ്ധതിയിൽ കിട്ടാൻ സൗകര്യമുണ്ടെന്നാണു് മനസ്സിലാക്കുന്നതു്. അങ്ങനെ മൂന്നാമതൊരു ബ്ലാക്കു് വരുകയാണെങ്കിൽ ഹൈറേഞ്ചു് ഭാഗത്തെപ്പറ്റി പരിഗണിക്കാവുന്നതാണു്.

Mr Speaker : Mr. Balakrishnan Nambiar, do you press the Resolution ?

ശ്രീ. പി. സി. ബാലകൃഷ്ണൻ നമ്പ്യാർ : ബഹുമാനപ്പെട്ട മന്ത്രിയുടെ പ്രസ്താവനയിൽ ആശയുടെ കിരണം കാണുന്നതുകൊണ്ടു് ഞാൻ പ്രസ്സു് ചെയ്യുന്നില്ല.

The Resolution moved by Shri P. C. Balakrishnan Nambiar, was by leave with drawn.

Resolution No. 3

Shri M. C. Abraham : I move.

"This House is of opinion that nationalisation of road Transport in this State may be completed within three years"

സർ, മൂന്നു വർഷത്തിനകം റോഡു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ദേശവൽക്കരണം പൂർത്തിയാക്കണമെന്ന വ്യവസ്ഥയാണു് ഞാൻ ഈ സഭയുടെയും ഗവണ്മെന്റിന്റെയും മുമ്പാകെ വയ്ക്കുന്നതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ 25–ാമത്തെ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷൻ റിപ്പോർട്ടു് 1962–63–ലെ റിപ്പോർട്ടു് പ്രസിദ്ധപ്പെടുത്തിക്കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. ഇങ്ങനെ 25 വർഷത്തിനു മുമ്പു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു സർവ്വീസു് പഴയ തിരുവിതാംകൂർ-കൊച്ചി സംസ്ഥാനത്തു് ഏർപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതാണു്. 25 കൊല്ലം കഴിഞ്ഞിട്ടും ട്രാൻസ്പോർട്ടു സർവ്വീസിന്റെ വലുപ്പം വളരെ കുറഞ്ഞുപോയി എന്നു പറയാതിരിക്കാൻ നിവൃത്തിയില്ല. ന്യൂഷണലൈസേഷന്റെ ഗതി വളരെ മന്ദഗതിയിലാണെന്നു കാണുന്നു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. എം. സി. ഏബ്രഹാം]

കഴിയും. 1961–62–ൽ റൂട്ടുകളുടെ എണ്ണം 433 ആണു്. 1962–63 ആയപ്പോൾ അതു് 448 ആയി വർദ്ധിച്ചു. എന്നു പറഞ്ഞാൽ 15 എണ്ണം മാത്രമേ കൂട്ടാൻ പറ്റിയിട്ടു് ഒരു വർഷംകൊണ്ടു് നാഷണലൈസു ചെയ്യാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളു. അതുപോലെ 1961–62–ൽ റൂട്ട് മൈലേജു് 7621 ആയിരുന്നു. 1962–63 ആയപ്പോഴേക്കു് അതു് 8682 ആയി വർദ്ധിച്ചു. ആയിരം മൈലിന്റെ വർദ്ധനവാണു് ഉണ്ടായിട്ടുള്ളതു്. ഇതുപോലെ ബസ്സു് ഷെഡ്യൂളിന്റെ കാര്യവും ഒരു കൊല്ലംകൊണ്ടു് 60 ഷെഡ്യൂൾ മാത്രമാണു് വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ സാധിച്ചിട്ടുള്ളതു്. ഇതിൽ നിന്നും മനസ്സിലാകുന്നതു് റോഡു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ദേശവൽക്കരണം വളരെ മന്ദഗതിയിലാണു് നടക്കുന്നതെന്നാണു്. തീർച്ചയായിട്ടും ദേശവൽക്കരണം എന്നുള്ളതു് ഇന്നത്തെ ഏതു രാഷ്ട്രത്തിന്റെയും അംഗീകരിക്കപ്പെട്ട പ്രധാന നയമാണു്. കേന്ദ്രഗവണ്മെന്റും ഇൻഡ്യയിലെ എല്ലാ ഗവണ്മെന്റുകളും ഈ ഗവണ്മെന്റും അംഗീകരിച്ച ഒരു നയമാണിതു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിന്റെ പ്രവർത്തനം കാര്യക്ഷമമായി നടക്കുന്നതുകൊണ്ടു് ഇന്നു പൊതുജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു ബസ്സുകൾക്കു് വലുതായ പ്രചാരം ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. കൃത്യമായിട്ടു് സമയം പാലിക്കും, നല്ല ബസ്സുകൾ ഉണ്ടാകും, ജീവനക്കാരുടെ പെരുമാറ്റം വളരെ മര്യാദയോടുകൂടിയുള്ളതാണു് ഈ ലക്ഷണകാര്യങ്ങളാൽ ഇന്നു് പൊതുജനങ്ങൾ ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സുകളെ വളരെയധികം സ്വാഗതം ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. 25 കൊല്ലക്കാലമായിട്ടു് ഈ രാജ്യത്തു് സ്വീസു് നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന ബസ്സുകളിൽ 30 ശതമാനം ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ബസ്സുകൾ മാത്രമേ ഇങ്ങനെ ഓടിക്കാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ള എന്നുള്ള വസ്തുതയും ചൂണ്ടിക്കാണിക്കാൻ ഞാനാഗ്രഹിക്കുകയാണു്. ഈ നിലയിൽ ഇതൊരു പബ്ലിക്കു് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസു് എന്നുള്ള നിലക്കു് തീർച്ചയായിട്ടും ഈ ദേശവൽക്കരണ നടപടി ത്വരിതപ്പെടുത്തേണ്ടതു് വളരെ ആവശ്യമായിട്ടാണിരിക്കുന്നതു്. എന്റെ പ്രമേയംകൊണ്ടു് ഇതിനൊരു കാലാവധി നിശ്ചയിക്കണമെന്നും, ആ കാലാവധി 3 കൊല്ലം ആയിരിക്കണമെന്നുമാണു് ഞാൻ നിർദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നതു്. ഏതായാലും ഒരു ഫെയിസ്ഡു് പ്രോഗ്രാം വച്ചുകൊണ്ടു്, അതായതു് മുൻകൂട്ടി ഒരു പരിപാടി വച്ചുകൊണ്ടു് കൊല്ലംതോറും ക്രമമായിട്ടു് വികസിപ്പിച്ചു് 3 കൊല്ലംകൊണ്ടു് ഈ സംസ്ഥാനത്തെ റോഡു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് മുഴുവൻ ദേശവൽക്കരിക്കണമെന്നുമാണു് ഞാൻ അഭിപ്രായപ്പെടുന്നതു്. സർ, ഈ ദേശവൽക്കരണം അംഗീകൃതമായ ഒരു നയമാണു്. അതിൽ ആക്ഷേപം അഭിപ്രായവ്യത്യാസമില്ല. പക്ഷേ ഇതു നടപ്പിൽവരുത്തുന്ന കാര്യത്തിൽ വേണ്ടിടത്തോളം ശ്രദ്ധകാന്തിയോ ആത്മാർത്ഥതയോ കാണിക്കുന്നില്ല എന്നു് ആരോപണമുണ്ടു്. ഇന്നു് പല റൂട്ടുകളിലേയും ആളുകളുടെ ഗതാഗത സൗകര്യം വളരെ കുഴപ്പത്തിലാണു്. അതായതു് പ്രൈവറ്റു് ഓപ്പറേറേഴ്സിനെക്കൊണ്ടു് ജനങ്ങളുടെ ആവശ്യം നിർവഹിക്കാൻ കഴിയാത്ത പല പ്രധാനപ്പെട്ട റൂട്ടുകളും ഉണ്ടു്. ആ റൂട്ടുകൾപോലും ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതിനു് ഗവണ്മെന്റു് മുന്നോട്ടു വരുന്നതായി കാണുന്നില്ല. ഉദാഹരണമായിട്ടു് പറയുകയാണെങ്കിൽ കോട്ടയം, വൈക്കം, എറണാകുളം ഈ റൂട്ടുകളെപ്പറ്റി പറയാം. ഈ റോഡുകളിൽ ഏകദേശം ലക്ഷക്കണക്കിനു രൂപ ചെലവുചെയ്തു് 3 പാലങ്ങൾ പണിചെയ്തു കഴിഞ്ഞിട്ടുണ്ടു്. ആ പാലങ്ങൾ പൂർത്തിയായതോടുകൂടി ഇന്നു് സകല ലോറികളും കാറുകളും, ബസ്സുകളും ഓടുന്ന വളരെ തിരക്കുള്ള റോഡായിത്തീർന്നിട്ടുണ്ടു്. ഈ റൂട്ടുകളിൽ ബസ്സു് ഓടിച്ചുകൊണ്ടിരുന്ന പല പ്രൈവറ്റു് ഉടമകളുടെ ബസ്സുകളും കടിശ്ശികയ്ക്കു് ജപ്തിചെയ്തുകൊണ്ടുവരികയാണു്. അനുവദിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ട്രിപ്പുകളൊന്നും അവിടെ ഓടുന്നില്ല. എന്നാൽ അതേസമയം ഈ വിഷമതകൾ പരിഹരിക്കുന്നതിനുവേണ്ടി ഗവണ്മെന്റു് നാഷണലൈസു ചെയ്യുന്നതിനു് മുന്നോട്ടു വരുന്നുമില്ല. ഇവിടത്തെ യാത്രക്കാരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടാണു് അനുഭവപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതു്. ഇതു് ഒരു ഉദാഹരണമായിട്ടു് ഞാൻ പറഞ്ഞു എന്നു മാത്രമേയുള്ളു. ഇതുപോലെ ഗവണ്മെന്റു് വമ്പിച്ച സംഖ്യ ചെലവുചെയ്തു് പാലങ്ങളും റോഡുകളുമൊക്കെ നിർമ്മിച്ചിട്ടുള്ള റൂട്ടുകളിലൊക്കെ ഇത്തരം വിഷമതകൾ അനുഭവിക്കുന്നുണ്ടു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം പബ്ലിക്കിന്റെ ആവശ്യത്തിനുവേണ്ടി നഷ്ടം വന്നാലും നടത്തണമെന്നുള്ളതാണു് നിശ്ചയം. അതിനു് ഉദാഹരണമാണല്ലോ കേരളാ വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ട കാർപ്പറേഷൻ. വാട്ടർ ട്രാൻസ്പോർട്ടു് കാർപ്പറേഷൻ നഷ്ട

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ത്തിലാണ് നടന്നുവരുന്നത്. എന്നാൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ പ്രവർത്തനം ഇന്ന് നമ്മുടെ രാജ്യത്തു വളരെ ലാഭകരമായിട്ടാണ് നടന്നു കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്. 1962–63-ലെ അഡ്മിനിസ്ട്രേഷൻ റിപ്പോർട്ടനുസരിച്ച് ഈ വർഷത്തെ വർദ്ധനവ് 39,49,969 രൂപയാണ്. ഇങ്ങനെ ഓരോ കൊല്ലവും വർദ്ധിച്ചുവരുന്നുണ്ട്. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിന്റെ പ്രവർത്തനം നഷ്ടത്തിലല്ല നടക്കുന്നത്. പിന്നെ നാഷണലൈസു ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ടുള്ള പ്രയോജനം എന്താണെന്നു വച്ചാൽ മുടക്കുന്ന തുക ഒരു കൊല്ലംകൊണ്ട് തിരിച്ചു കിട്ടുമെന്നുള്ളതാണ്. മറെറാരു സംഗതി ഇതു മോട്ടാർ ഇൻഡസ്ട്രിയാണ്. അരലക്ഷം രൂപ മുടക്കി ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ വാങ്ങിച്ചാൽ 6–7 പേർക്ക് ജോലികൊടുക്കാൻ സാധിക്കും. ഞാൻ മുമ്പു സൂചിപ്പിച്ചതുപോലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകളുടെ മെച്ചവും, കൃത്യനിഷ്ഠ പാലിക്കലും, ജോലിക്കാരുടെ സൗമ്യമായ ഗുണവിശേഷവുംകൊണ്ട് പൊതുജനങ്ങളുടെ ഇടയിൽ ഇന്ന് വലിയ പ്രചാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ പ്രൈവറ്റു ഉടമകളുടെ കീഴിൽ ജോലി നോക്കുന്ന ജീവനക്കാർക്കും ഇതൊക്കെ നാഷണലൈസുചെയ്യു കിട്ടിയാൽ കൊള്ളാമെന്നുണ്ട്. പലപ്പോഴും ബസ്സുകൾ ഓടാതിരിക്കുന്നതുകൊണ്ട് ജോലി യില്ലാതിരിക്കുക ഇങ്ങനെയുള്ള വിഷമതകൾ ഇന്ന് പ്രൈവറ്റു ഉടമകളുടെ കീഴിൽ ജോലിനോക്കുന്ന ജീവനക്കാർക്ക് അനുഭവപ്പെടുന്നുണ്ട്. ഇങ്ങനെയുള്ള തൊഴിലാളികളും വാസ്തവത്തിൽ ആഗ്രഹിക്കുന്നതു ഇതെല്ലാം ദേശവൽക്കരിച്ചു കാണണമെന്നാണ്. ഇതു ദേശവൽക്കരിക്കുകയാണെങ്കിൽ തീർച്ചയായിട്ടും പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകളുടെ കീഴിൽ ജോലിനോക്കുന്നവർക്കും ഗവണ്മെൻറിന്റെ കീഴിൽ ജോലിനോക്കാൻ കഴിയും. അതുമല്ല ഇന്നു ദേശവൽക്കരണം നടക്കാത്തതുകൊണ്ട് പലയിടത്തും ഓവർലാപ്പിംഗ് നടക്കുന്നുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് പൊതുജനങ്ങളുടെ സൗകര്യവും, തൊഴിലാളികളുടെ സൗകര്യവും സ്റ്റേറിന്റെ സാമ്പത്തികവശവും നോക്കി ഇതു ദേശവൽക്കരിക്കേണ്ടതു ആവശ്യമാണ്. അതിൽ അഭിപ്രായവ്യത്യാസം ആർക്കുമില്ല. എന്നിരുന്നാലും ഗവണ്മെൻറുതന്നെ അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഈ നയം വേണ്ടത്ര വേഗം നടപ്പാക്കണമെന്നുള്ള വിചാരം അനുഭവത്തിൽ കാണുന്നില്ല എന്നുള്ളതു ഖേദകരമാണ്. അതുകൊണ്ട് ഗവണ്മെൻറു തീർച്ചയായിട്ടും ആസൂത്രിത പരിപാടി അനുസരിച്ച് 3 വർഷക്കാലംകൊണ്ട് റോഡു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള ഒരു തീരുമാനം എടുക്കണമെന്നാണ് ഞാൻ ഈ അവസരത്തിൽ ആവശ്യപ്പെടുന്നതു. സർ, ഇതുപോലുള്ള തീരുമാനം മറു സംസ്ഥാനങ്ങളിലും എടുത്തിട്ടുണ്ട്. എന്റെ അറിവു ശരിയാണെങ്കിൽ മദ്ധ്യ പ്രദേശത്തു 3 കൊല്ലംകൊണ്ട് റോഡു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതിനു അവിടത്തെ ഗവണ്മെൻറു തീരുമാനം എടുത്തിട്ടുണ്ടെന്നാണ്. അതുകൊണ്ട് കഴിയുന്നതുംവേഗം ഈ റോഡു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ദേശവൽക്കരണം പൂർത്തിയാക്കണ മെന്നു അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ട് ഞാൻ അവസാനിപ്പിക്കുകയാണ്.

ശ്രീ. വയലാ ഇടിക്കുള: സർ, ശ്രീ. എം. സി. ഏബ്രഹാമിന്റെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട നാഷണലൈസ് ചെയ്യണമെന്നുള്ള പ്രമേയത്തെ ഞാൻ ഹാർദ്ദ മായി പിൻതാങ്ങുന്നു. എന്നാൽ അദ്ദേഹം പറഞ്ഞതുപോലെ മൂന്നുകൊല്ലം കൊണ്ട് നമ്മുടെ സർക്കാരിനെക്കൊണ്ട് അതെത്രമാത്രം സാധിക്കുമെന്ന വളരെ ഗൗരവമായി ചിന്തിക്കേണ്ട ഒരു വിഷയമാണ്. നമ്മുടെ രാജ്യത്തു ആവശ്യ മായ വിദ്യാഭ്യാസസൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നതിനും അതുപോലെയുള്ള മറു സൗകര്യങ്ങളും ചെയ്തുകൊടുക്കുന്നതിനും നമ്മുടെ സർക്കാരിന്റെ സാമ്പത്തിക ശേഷി അനുവദിക്കാത്ത ഒരു കാലഘട്ടമാണിതു. പത്തിരുപതുകൊല്ലംകൊണ്ട് ഇതു സാധിച്ചേക്കുമെന്നാണ് കണക്കുകൂട്ടലുകൊണ്ടു നോക്കുമ്പോൾ എനിക്ക് മനസ്സിലാക്കുവാൻ കഴിയുന്നതു. ദേശസാൽക്കരണം എന്നു പറയുമ്പോൾ അതു സംബന്ധിച്ചു ചില ഉദാഹരണങ്ങൾ എടുത്തു കാണിക്കുവാൻ എനി ക്കാഗ്രഹമുണ്ട്. പക്ഷെ, അതു കേൾക്കുന്നതിനു ട്രാൻസ്പോർട്ട് വകുപ്പുമന്ത്രി ആ സ്ഥാനത്തു ഇപ്പോൾ ഇല്ലാത്തതിൽ എനിക്ക് ഖേദമുണ്ട്.

മി. സ്പീക്കർ : മന്ത്രി ഇല്ലെങ്കിലും പറയാം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. വയലാ ഇടിക്കുള : തിരുവനന്തപുരം—റാന്നി റൂട്ടിൽ ഇപ്പോൾ രണ്ടു ബസ്സുകൾ ഓടുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ തിരുവനന്തപുരം—പത്തനംതിട്ട റൂട്ടിൽ രണ്ടു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഓടുന്നുണ്ട്. അതുപോലെ തന്നെ തിരുവനന്തപുരം—കോഴഞ്ചേരി ലൈനിൽ രണ്ടു ബസ്സ് ഓടുന്നുണ്ട്. അതിനെല്ലാറിനും പുറമെ പ്രൈവറ്റു ബസ്സു സർവ്വീസുകാർ പത്തിരുപതിനായിരം രൂപ ചെലവു ചെയ്തു ബസ്സുവാങ്ങി ആർ. ടി. ഏ യുടെ അനുവാദം വാങ്ങിച്ചു ചില റൂട്ടുകളിൽ ബസ്സ് ഓടിക്കുന്നുണ്ട്. ചില റൂട്ടുകളിൽ ഒരേ സമയം അഞ്ചെട്ടു ബസ്സുകൾ ഓടുന്നുണ്ട്. ബസ്സ് അധികമുള്ള റൂട്ടുകളിൽ അര മണിക്കൂർ ഇടവിട്ട് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെയുള്ള റൂട്ടുകൾ ദേശസാൽക്കരിക്കുന്നതു വളരെ പണം ചെലവഴിച്ചു ഇൻസ്റ്റാൾമെൻറു ബേസിസിൽ വാങ്ങി ബസ്സോടിക്കുന്ന പ്രൈവറ്റു സർവ്വീസുകാരോടു ചെയ്യുന്ന ഒരു കടുംകൈയ്യായിരിക്കും. ഇൻസ്റ്റാൾമെൻറു ബേസിസിൽ വാങ്ങി ബസ്സ് സർവ്വീസു നടത്തുന്ന പ്രൈവറ്റു ബസ്സുടമസ്ഥന്മാർ ഇന്നു അവർ വാങ്ങിയ ബസ്സിൻെറ ഇൻസ്റ്റാൾമെൻറുപോലും അടയ്ക്കുവാൻ സാധിക്കാതെ വിഷമിക്കുകയാണ്. അങ്ങനെ അവർ വിഷമിക്കുന്ന ഈ അവസരത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ആ ലൈനുകളിൽ ഓടിക്കുന്നതു അവരോടു ചെയ്യുന്ന അനീതിയായിരിക്കും. നഷ്ടണലൈസുചെയ്യുന്ന റൂട്ടുകളിൽ കൂടുതൽ കൂടുതൽ ബസ്സിടുന്നതിനു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിനു അസാദ്ധ്യവുമായിരിക്കും. ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സുകൾ ഓടുന്നതു വളരെ സന്തോഷകരമായ സംഗതിയാണ്.

മി. സ്പീക്കർ : അപ്പോൾ റസലൂഷനെ എങ്ങനെ സപ്പോർട്ടുചെയ്യും ?

ശ്രീ. വയലാ ഇടിക്കുള : സപ്പോർട്ടുചെയ്യുകൊണ്ട് ചില തിരുത്തലുകൾ ചെയ്യുകയാണ്. അതുകൊണ്ട് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ദേശവൽക്കരണത്തിൽ ഈ വകകാര്യങ്ങൾ കൂടി കണക്കിലെടുക്കണമെന്നാണ് എനിക്കു പറയാനുള്ളതു്. കൂടുതൽ റൂട്ടുകൾ ദേശസാൽക്കരിക്കുന്നതു പൊതുജനങ്ങൾക്കു് സൗകര്യപ്രദമായിരിക്കും. എന്നാൽ അതേ അവസരത്തിൽ പ്രൈവറ്റു സർവ്വീസുകാർക്കു് വമ്പിച്ച നഷ്ടം ഉണ്ടാകാതിരിക്കത്തക്ക ചില നടപടികൾ കൂടി സ്വീകരിക്കണമെന്ന അനുസ്മരിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് എൻെറ വാക്കുകൾ അവസാനിപ്പിക്കുന്നു.

ശ്രീ. കെ. ആർ. വിജയൻ: സർ, ശ്രീ. എം. സി. എബ്രഹാമിൻെറ പ്രമേയത്തോടു പൂർണ്ണമായും യോജിച്ചുകൊണ്ട് അതിനൊരു ഭേദഗതി ഞാൻ അവതരിപ്പിക്കുകയാണ്.

> "After the words "may be" and before the word "Completed" in the resolution, add the words "expanded and consolidated sector by sector and"

എന്നുകൂടി ഈ പ്രമേയത്തിൽ ചേർക്കണമെന്നു ഞാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. നാഷണലൈസേഷൻ എന്ന തത്വം ഇന്നു ഇൻഡ്യയിൽ പരക്കെ സ്വാഗതം ചെയ്യപ്പെട്ടുന്ന ഒന്നാണ്. ഇൻഡ്യയിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായത്തിൻെറ ഏതാണ്ടു മൂന്നിലൊന്നു മാത്രമാണ് പൊതുമേഖലയിൽ കൊണ്ടുവരുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളതു്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്തു് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വ്യവസായം വികസിപ്പിച്ചു അതു ലാഭകരമായും, കാര്യക്ഷമമായും നടത്തുന്നതിനു് നാം എത്രമാത്രം ശ്രമിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അതു് പരിപൂർണ്ണമായും വിജയിച്ചിട്ടില്ലെന്നുള്ളതു് ഖേദകരമാണ്. രാജ്യത്തെ ജനങ്ങൾക്കു് ട്രാൻസ്പോർട്ട് സൗകര്യം ചെയ്തുകൊടുക്കുന്ന ഒരു സ്ഥാപനമായി അതു് വളർന്നിട്ടുണ്ട്. അതോടൊപ്പം തന്നെ സംസ്ഥാനത്തെ ജനങ്ങൾക്കു് കൂടുതൽ വരുമാനം ഉണ്ടാക്കത്തക്കരു വ്യവസായമായി അതു വളരുകയും ചെയ്യണം. അടുത്തകാലത്തു് ഏതാനും റൂട്ടുകൾ നാം ദേശസാൽക്കരിക്കുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ അതുസംബന്ധിച്ച നടപടികൾ മുന്നോട്ടു അതിവേഗം നീങ്ങുകയുണ്ടായില്ല. പല കാരണങ്ങൾ കൊണ്ടുമാണ് അങ്ങനെ സംഭവിച്ചതെന്നുള്ളതു് ഒരു വസ്തുതയാണ്. കോടതി വിധിമൂലം ചില റൂട്ടുകളിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബസ്സിനു് പ്രവേശിക്കുവാൻ നിവർത്തിയില്ലാതെവന്നു. അതേസമയംതന്നെ ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറലായിട്ടുള്ള നടപടികൾ വേണ്ടിടത്തോളം ശീഘ്രഗതിയിൽ നീങ്ങിയില്ലെന്നുള്ളതും ഒരു

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

പരമാർത്ഥമാണു്. നാമിന്നു എടുത്തിട്ടുള്ള റൂട്ടുകളിലുള്ള ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ ഒന്നെടുത്തു പറയുന്നതിനുവേണ്ടിയാണു് ഞാൻ ഈ അവസരം ഉപയോഗിക്കുന്നതു്. ദേശസാൽക്കരിച്ച റൂട്ടുകളിൽ ഓടിക്കൊണ്ടിരുന്ന പ്രൈവറ്റു ബസ്സുകളുടെ ലൈസൻസു് അതിന്റെ കാലാവധി അവസാനിക്കുന്നതോടുകൂടി നിറുത്തൽ ചെയ്യുകയുണ്ടായി. എന്നാൽ അതേസ്ഥാനത്തു് ജനങ്ങളുടെ സൗകര്യത്തെ പരിഗണിച്ചു വേണ്ടിടത്തോളം വണ്ടി ഇടകയുണ്ടായിട്ടില്ല. ട്രാൻസ്പോർട്ടു വ്യവസായം ഗവണ്മെന്റു ഏറ്റെടുക്കുമ്പോഴും ജനങ്ങളുടെ യാത്രാസൗകര്യത്തിനു ആവശ്യമായ വിധത്തിൽ അവിടെ വണ്ടി ഓടുന്നതിനും ലാഭകരമായ വിധത്തിൽ അതു നടത്തുന്നതിനും ഗവണ്മെന്റു് ശ്രമിക്കേണ്ടതുണ്ടു്. ഒരു ബിസ്സിനസ്സു് എന്നുള്ള നിലയിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ടു വ്യവസായത്തെ കണക്കാക്കണം. ഒരു വ്യവസായകേന്ദ്രം എന്നറിയപ്പെടുന്ന ഏലൂർ പ്രദേശത്തേക്കു്, എഫു്. എ. സി. റ്റി. മുതലായ മേജർ വ്യവസായ സ്ഥാപനങ്ങളും സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന ഏലൂരിലേക്കും, എറണാകുളത്തുനിന്നു ആലുവായ്ക്കും ട്രാൻസ്പോർട്ടു് - ദേശസാൽക്കരിച്ച അടിസ്ഥാനത്തിൽ ബസ്സോടുന്നുണ്ടു്. എന്നാൽ അവിടെനിന്നു കുറച്ചുകൂടി തെക്കോട്ടു റോഡുണ്ടായിട്ടു അങ്ങോട്ടു് ബസ്സോടിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അങ്ങോട്ടുകൂടി ബസ്സു റൂട്ടു നീട്ടണമെന്നു പറഞ്ഞു നിവേദനം നടത്തിയിട്ടുണ്ടു്. എന്നാൽ ഇതേവരെ അങ്ങോട്ടു ബസ്സു് റൂട്ടു നീട്ടുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ടു് പ്രായോഗികമായി പല ബുദ്ധിമുട്ടുകളും ജനങ്ങളിന്നു അനുഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. അതുപോലെതന്നെ നാഷണലൈസു് ചെയ്ത റൂട്ടുകളിൽ ആവശ്യത്തിനു ബസ്സോടാത്തതുകൊണ്ടു് ജനങ്ങൾക്കു് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടുണ്ടു്. ട്രാൻസ്പോർട്ടു് സർവ്വീസു് ഓടിത്തുടങ്ങിയിട്ടും തക്കസമയത്തു് മനുഷ്യർക്കു് സഞ്ചരിക്കുവാൻ സാധിക്കുന്നില്ലെന്നു വരുന്നതു ഖേദകരമാണു്. ആലുവാ—പാത്തനാട്ടു റൂട്ടിൽ വേണ്ടിടത്തോളം വണ്ടികൾ ഓടിക്കുവാൻ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. അതെന്തോ ഒരു നോട്ടിഫിക്കേഷൻ ഇല്ലാത്തതിന്റെ ബുദ്ധിമുട്ടുകൊണ്ടാണെന്നാണറിയുന്നതു്. ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു അതെപ്പറ്റി പരിശോധിക്കേണ്ടതാണു്. പരിശോധിച്ചശേഷം ജനങ്ങൾക്കു് സഞ്ചാരസൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന വിധത്തിലും, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിനു ലാഭമുണ്ടാകുന്ന തരത്തിലും അതു കാര്യക്ഷമമായി നടത്തണം. കാൺസഓളിഡേഷനും വികസനവും കാര്യക്ഷമമായ നടത്തിപ്പും ശ്രദ്ധയുള്ള വിധത്തിൽ തന്നെവേണം, ലാഭകരമായി റൂട്ടുകൾ നടത്തുവാൻ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു തയ്യാറാകണം. ലാഭകരമായും ഒപ്പംതന്നെ ജനങ്ങൾക്കു് പ്രയോജനകരമായും ഈ വ്യവസായത്തിൽ ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റു പ്രവർത്തിച്ചു കാണണമെന്നുള്ള ഉദ്ദേശത്തോടുകൂടിയാണു് ഞാൻ ഈ ഭേദഗതി അവതരിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതു്. ഒരിക്കൽകൂടി പ്രമേയത്തെ പിൻതാങ്ങിക്കൊണ്ടു് ഞാൻ അവസാനിപ്പിച്ചുകൊള്ളുന്നു.

ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള: സർ, ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ അനുകൂലിക്കുന്നു. പക്ഷെ പ്രമേയത്തിൽ ആവശ്യപ്പെട്ടിരിക്കുന്നതുപോലെ മൂന്നുവർഷക്കാലംകൊണ്ടു് നമ്മുടെ ഗവണ്മെന്റിനു ഈ രാജ്യത്തെ റോഡു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു വ്യവസായം പരിപൂർണ്ണമായി ദേശസാൽക്കരിക്കുവാൻ കഴിയുമെന്നുള്ള വിശ്വാസം എനിക്കില്ല. അതിനു പ്രായോഗികമായി രണ്ടു ബുദ്ധിമുട്ടുകളാണു് ഉണ്ടാകാൻ ഇടയുള്ളതു്. ഒന്നു് നമ്മുടെ സാമ്പത്തികപരാധീനതയും സാമ്പത്തികമായി ഇന്നുള്ള പരിതഃസ്ഥിതിയും വളരെയധികം കോടി രൂപ കോമ്പൻസേഷനായി കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്ന ഇവിടത്തെ പ്രൈവറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടു് വ്യവസായവുമാണു്. മറ്റൊന്നു്, ഇന്നു ഈ രംഗത്തുള്ള തൊഴിലാളികളേയും മോട്ടോർ വെഹിക്കിൾസു് ആക്ടിന്റെ പരിധിയിൽ ദേശസാൽക്കരിക്കുന്ന റൂട്ടുകളിൽ നിയമിക്കപ്പെടുന്നതിനു അല്ലെങ്കിൽ അതിന്റെ നിയമനത്തിൽ ഇടപെടാൻ സാധിക്കാത്ത തൊഴിലാളികളേയും അതുപോലെ ഈ വ്യവസായത്തിൽ മുടക്കിയിരിക്കുന്ന മൂലധനത്തേയും രണ്ടോ മൂന്നോ കൊല്ലംകൊണ്ടു് ശ്രപപ്പെടുത്തുവാൻ സാധിക്കുകയില്ല എന്നുള്ളതാണു്. എങ്കിലുംകൂടി ദേശസാൽക്കരണം എന്ന തത്വം നാം അംഗീകരിച്ചിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു് അതിൽ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ ചെലുത്തേണ്ടതു് ആവശ്യമാണു്. ഇന്നത്തെ ട്രാൻസ്പോർട്ടുമന്ത്രി അധികാരത്തിൽ വന്ന ഉടനെ കനകക്കുന്നു കൊട്ടാരത്തിൽ

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. ആർ. ബാലകൃഷ്ണപിള്ള]

ട്രാൻസ്പോർട്ട് ദേശസാൽക്കരണത്തെപ്പറ്റി ചർച്ച ചെയ്യുന്നതിനു ഒരു കാൺഫറൻസു് വിളിച്ചുകൂട്ടി. ആ കാൺഫറൻസിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടുമെൻറിലെ പ്രധാന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും ഇവിടത്തെ എം. എൽ. എ. മാരും സംബന്ധിച്ചിരുന്നു. ഇവിടത്തെ റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് പൂർണ്ണമായും ദേശവൽക്കരിക്കണമെന്നു ആ ചർച്ചായോഗം തീരുമാനിച്ചു. രാജ്യത്തെ മേഖലാവൈസായിട്ടു തിരിച്ചു് ചില പ്രധാനപ്പെട്ട മേഖലകളും ആദ്യമായി ദേശസാൽക്കരിക്കാനും അതിനു ശേഷം കൊല്ലം, കോട്ടയം, ആലപ്പുഴ എന്നീ ജില്ലകളിലെ മേഖലകളിലേക്കുകൂടി വ്യാപിപ്പിക്കുവാനുമാണു് തീരുമാനമെടുത്തതു്. പക്ഷേ അങ്ങനെ മേഖലാവൈസായിട്ടുള്ള നാഷണലൈസേഷൻ നടന്നില്ലെന്നു പറയേണ്ടിവന്നതിൽ ഖേദിക്കുകയാണു്. ഇന്നു് പ്രൈവറ്റു് ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽനിന്നു ഗവണ്മെൻറിനു ലഭിക്കുന്ന എല്ലാ നികുതിയും സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ട വ്യവസായത്തിൽനിന്നും ലഭിക്കുന്നുണ്ടു്. നികുതിയിൽനിന്നു ഗവണ്മെൻറു ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ ഒഴിവാക്കിയിരിക്കുന്നു എന്നു പൊതുവെ ഒരു ധാരണയുണ്ടു്. ആ ധാരണ ശരിയായിട്ടുള്ളതല്ല. പ്രൈവറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽനിന്നു ഇന്നു ഗവണ്മെൻറിനു കിട്ടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന എല്ലാത്തരം നികുതികളും സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ഇന്നും നൽകി വരുന്നുണ്ടു്. സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ലാഭം വർദ്ധിപ്പിക്കുവാനായി ഇന്നു എടുക്കുന്ന നടപടി ചാർജ്ജുകൂട്ടുക എന്നുള്ളതാണു്. ചാർജ്ജുകൂട്ടുക എന്ന നടപടിയെടുക്കാൻ ഈ രാജ്യത്തെ ജനങ്ങളും സമ്മതിക്കുകയില്ല. ഇന്നു സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ട രംഗത്തുള്ള ചെലവു ചുരുക്കുകയും, കൂടുതൽ സ്ഥലങ്ങളിലേക്കു് സർവ്വീസു വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുകവേണം ലാഭമുണ്ടാക്കേണ്ടതു്. ഒരിക്കലും ചാർജ്ജു വർദ്ധിപ്പിക്കുന്ന തരത്തിലുള്ള നടപടി എടുക്കാൻ പാടില്ലാത്തതാണു്. ഇക്കൊല്ലം 75 ലക്ഷംരൂപാ ലാഭമുണ്ടാകുമെന്നു പ്രതീക്ഷിച്ചിരുന്നു. പക്ഷേ കേന്ദ്രത്തിൽനിന്നും, സംസ്ഥാനത്തുനിന്നും ഉണ്ടായിട്ടുള്ള പുതിയ നികുതി നിർദ്ദേശങ്ങളെ തുടർന്നു് ആ ലാഭം ഉണ്ടാകുമോ എന്നു സംശയിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. ഇന്നു് ട്രാൻസ്പോർട്ട വ്യവസായത്തിൽ നഷ്ടമുണ്ടെങ്കിൽ കൂടുതൽ റൂട്ടുകളും ദേശസാൽക്കരിച്ചു അങ്ങോട്ടുകൂടി ട്രാൻസ്പോർട്ട സർവ്വീസു് നീട്ടിയാൽ മാത്രമെ നഷ്ടം തീർക്കുവാൻ സാധിക്കുകയുള്ളു. തൊഴിലാളികൾക്കു് ബോണസു കൊടുക്കുവാനുംകൂടി ഒക്കുകയില്ലെന്ന നിലയിൽ സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടു് രംഗം എത്തിയിരിക്കുകയാണു്. എങ്കിലും ട്രാൻസ്പോർട്ടു് ദേശസാൽക്കരണം വളരെ ത്വരിതഗതിയിൽ പരിപൂർണ്ണമാക്കണമെന്നുള്ള തത്വത്തോടു എനിക്കു് യോജിപ്പില്ല. ദേശസാൽക്കരണം പടിപടിയായി നടത്തുകയും, അങ്ങനെ ആ ഉത്തരവാദിത്വം പൂർത്തികരിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്ന വീക്ഷണഗതിയിലാണു് ഞാനിതിനെ കാണുന്നതു്. മുന്നൂറ്റമ്പതു റൂട്ടുകളൊക്കെ ദേശീകരിക്കുക എന്നുള്ളതു് വിഷമകരമാണു്. പല റൂട്ടുകളും ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി എടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണു്. ഈ അവസരത്തിൽ ഞാൻ വളരെ വ്യക്തമായി ഈ നിയമസഭയിൽ ദേശസാൽകരിക്കുന്നതാണെന്നു ഗവണ്മെൻറു പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ചില റൂട്ടുകളെ സംബന്ധിച്ചു ഗവണ്മെൻറു ശ്രദ്ധയെ ആകർഷിക്കുകയാണു്. 1951 മുതൽ ദേശസാൽക്കരിക്കണമെന്നു ഈ നിയമസഭയിൽ പറഞ്ഞിട്ടുള്ള ഒരു റൂട്ടു് കായംകുളം—പുനലൂർ റൂട്ടാണു്. എന്നാൽ ആ റൂട്ടു് ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടി പൂർത്തിയാക്കിയില്ല. 1957—ൽ അധികാരത്തിൽവന്ന കമ്മ്യൂണിസ്റ്റു ഗവണ്മെൻറിന്റെ കാലത്തും ആ റൂട്ടു് ദേശവൽക്കരിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിയാരംഭിച്ചു. അന്നത്തെ നിയമസഭയിൽ ഉണ്ടായിരുന്ന ഒരംഗത്തിനു് അവിടെ ബസ്സു് സർവ്വീസുണ്ടെന്ന കാരണത്താൽ ആ നടപടി നിറുത്തിവച്ചു. ഇങ്ങനെയുള്ള റൂട്ടുകളുടെ ദേശവൽക്കരണ നടപടി പൂർത്തിയാക്കുകയാണു് സ്റ്റേറ്റു ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ ലാഭം വർദ്ധിക്കുവാനും ഇവിടത്തെ ദേശസാൽക്കരണ നടപടി പരിപൂർണ്ണമാക്കുവാനും എളുപ്പമായ മാർഗ്ഗം.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[11 A. M.]

അതുകൊണ്ട് ഡിപ്പാർട്ടമെന്റിന്റെ ഇന്നത്തെ വർക്കേഷാപ്പ് ഫെസിലിറ്റീസിനും ഇന്നത്തെ സൂപ്പർവൈസറി ആവശ്യങ്ങൾക്കും ചെലവുചെയ്യുന്ന സംഖ്യയിൽ കൂടുതൽ ചെലവുവരാത്ത നിലയിൽ, ഡിപ്പാർട്ടമെന്റിൽ കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനും, വരുമാനം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിനുമുള്ള നടപടികളും എടുക്കുകയായിരിക്കും സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഏറ്റവും അഭികാമ്യമായ മാർഗ്ഗം. ചെറിയ ചെറിയ റൂട്ടുകളിൽ ഗവണ്മെന്റ് ബസ്സുകൾ ഓടിക്കുന്നതു ജനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. വളരെ ഉൾപ്രദേശങ്ങളിലുള്ളവർക്ക് ചന്തയിൽ പോകുന്നതിനും മറ്റും പ്രൈവറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടാണ് നല്ലതെന്നുള്ള അഭിപ്രായമുണ്ട്. അതുകൊണ്ട് ചെറിയചെറിയ റൂട്ടുകളിൽ കടക്കുന്നതിനുമുമ്പ് പ്രധാനപ്പെട്ട റൂട്ടുകൾ ദേശസാൽക്കരിക്കേണ്ടതാണ്. അടുത്തകാലത്തു് വളരെ സുപ്രധാനമായ ഒരു വിധി ഹൈക്കോടതിയിൽ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. ദേശസാൽകരിക്കപ്പെട്ട റൂട്ടുകളിൽകൂടി പ്രൈവറ്റ് വാഹനങ്ങൾ ഓടിക്കുന്നതിനെ തടഞ്ഞുകൊണ്ടുള്ള നിബന്ധന നേരത്തെ ഉണ്ടായിരുന്നു. അതിനെതിരായി കേരളാ ഹൈക്കോടതിയിൽ റിട്ട് പോവുകയും അതു് ക്യാൻസൽചെയ്യപ്പെട്ടിരിക്കുകയുമാണ്. അതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ, ഇന്നു ഓവർലാപ്പിംഗ് ആയി സർവ്വീസു നടത്താം. അതുകൊണ്ട് നമ്മുടെ രാജ്യത്തു സംഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ള റീജിയനൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് ബോർഡിനെസംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ബുദ്ധിമുട്ട് നേരിട്ടിട്ടുണ്ട്. പെർമിറ്റിനപേക്ഷിക്കുമ്പോഴും പെർമിറ്റുകൾ കൊടുക്കാതിരുന്നതു ഓവർലാപ്പിംഗിന്റെ പേരിലായിരുന്നു. ഇന്നു ഹൈക്കോടതിവിധിയുടെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ലൈസൻസു് പുതുക്കികൊടുക്കേണ്ട ഉത്തരവാദിത്വം അവർക്ക് ഉണ്ടായിരിക്കുന്നു. ഇതു ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഡിപ്പാർട്ടമെന്റിനേയും ബാധിക്കും. ഇതിനു് സുപ്രീംകോടതിയിൽ അപ്പീൽകൊടുത്തിട്ടുണ്ടോയെന്നു് അറിഞ്ഞുകൂടാ. ഇതിനെസംബന്ധിച്ചു് സുപ്രീംകോടതിയിൽ അപ്പീൽ പോകാത്ത ഒരു പരിതഃസ്ഥിതി ഉണ്ടായാൽ നമ്മുടെ സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കൂടുതൽകൂടുതൽ തകർച്ചയിലേക്കു നീങ്ങുകയും, കൂടുതൽകൂടുതൽ ഓവർലാപ്പിംഗ് സർവ്വീസു് അനുവദിക്കുന്നതിനു നാം ബാദ്ധ്യസ്ഥരായിത്തീരുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ടു് കേരളാ ഹൈക്കോടതിയുടെ വിധിക്കെതിരായി സുപ്രീംകോടതിയിൽ അപ്പീൽകൊടുക്കുന്നതിനു് ഗവണ്മെന്റ് ആലോചിച്ചിട്ടില്ലെങ്കിൽ അതിനാവശ്യമായ സത്വരനടപടിയിലേക്കു് ഗവണ്മെന്റ് നീങ്ങണമെന്നു് അഭ്യർത്ഥിക്കുകയും ഈ മുന്നുകൊല്ലക്കാലം എന്നുള്ളതിനു് അൽപ്പംകൂടി കാലതാമസം നേരിട്ടാലും ഇന്നത്തക്കാൾ കുറേകൂടി വേഗതയിൽ ആ ലക്ഷ്യത്തിലേക്കു് നീങ്ങണമെന്നു് അപേക്ഷിക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ ഗവണ്മെന്റ് ദേശസാൽക്കരണനയം അംഗീകരിച്ച നിലയിൽ അതു കുറച്ചു് ഗൗരവമായി എടുത്തു അതിലേക്കു് നീക്കിവയ്ക്കാവുന്നപണം ഇക്കൊല്ലത്തെ ബഡ്ജറ്റിൽതന്നെ നീക്കിവയ്ക്കണമെന്നു് അഭ്യർത്ഥിച്ചുകൊണ്ടു് ഞാൻ ഈ പ്രമേയത്തെ പിന്താങ്ങുന്നു.

മുഖ്യമന്ത്രി (ശ്രീ. ആർ. ശങ്കർ) : ഈ സംസ്ഥാനത്തു് റോഡു് ട്രാൻസ്പോർട്ടു് പ്രവർത്തനം സാമാന്യം നല്ലവണ്ണം വികസിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇൻഡ്യയിൽ മറ്റു ഭാഗങ്ങളേയും സംസ്ഥാനങ്ങളേയും അപേക്ഷിച്ചു് ഇവിടെ കൂടുതൽ റോഡുകളിലും കൂടുതൽ വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിക്കുന്നുണ്ട്. ഇൻഡ്യ ഒട്ടാകെ നോക്കിയാൽ 100000 ജനസംഖ്യ എടുത്താൽ അവിടെ ഉപയോഗത്തിൽ ഇരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ സംഖ്യ 104 ആണെന്നുകാണാം. എന്നാൽ കേരളത്തിൽ 100000 ജനസംഖ്യ എടുത്താൽ അവർ ഉപയോഗിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ സംഖ്യ 146.6 ആണു്. പുരുക്കത്തിൽ ഈ വ്യവസായം ഇൻഡ്യയുടെ മറ്റു ഭാഗങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ചു് കേരളത്തിൽ ഒന്നരമടങ്ങു വികസിച്ചിട്ടുണ്ടെന്നു കാണാൻ കഴിയും. ഈ വ്യവസായം ഇപ്പോഴും പബ്ലിക്കു് സെക്ടറിലും പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിലുമായി നടക്കുകയാണു്. ആകെ നോക്കിയാൽ ഈ സംസ്ഥാനത്തു് 38500 റൂട്ടു് മൈൽസു് നീളത്തിൽ ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്രവർത്തനം ഉണ്ടെന്നുകാണാൻകഴിയും. അതു പ്രൈവറ്റും പബ്ലിക്കും ഉൾപ്പെടെയുള്ളതാണു്. ഇതിൽ പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിലുള്ളതു് 29630 റൂട്ടുമൈലാണു്. എന്നുവച്ചാൽ, ആകെയുള്ളതിന്റെ 77 ശത

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

[ശ്രീ. ആർ. ശങ്കർ]

മാനം. 513 ഓപ്പറേറേഴ്സ് ചേർന്നാണ് ഈ 77 ശതമാനം ട്രാൻസ്പോർട്ട നടത്തുന്നത്. ഗവണ്മെൻറ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് 23 ശതമാനം ട്രാൻസ്പോർട്ട് നട ത്തുന്നു. ഇപ്പോഴും ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിൽ ഉപയോഗത്തിൽ ഇരിക്കുന്ന വാഹനങ്ങ ളുടെ അഞ്ചാറിരട്ടി വാഹനങ്ങളും പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നുണ്ട്. മൂവായിരത്തിലധികം ബസ്സുകളും പ്രൈവറ്റ് ഉടമകളുടെ വകയായി സംസ്ഥാ നത്തിൻറെ വിവിധ റൂട്ടുകളിൽ ഓടുന്നുണ്ട്. ഈ റൂട്ടുകളും ഏറ്റെടുക്കുക എന്നു പറഞ്ഞാൽ ബസ്സുകളും കൂടി എടുക്കുക എന്നാണു വരിക. ഈ ബസ്സുകളും ഉടമ സ്ഥന്മാർ എന്തെങ്കിലും ചെയ്തുകൊള്ളട്ടെ എന്നുപറഞ്ഞ് ഗവണ്മെൻറിനു പെട്ടെന്നു പുതിയ വണ്ടികളും ഉപയോഗിച്ച് ട്രാൻസ്പോർട്ട് വികസിപ്പിക്കുക പ്രയാസമാണ്. ഗവണ്മെൻറ് ഈ ബസുകളൊക്കെ വില കൊടുക്കുകയോ മറ്റോ ചെയ്യേണ്ടിവരും. അതുപോലെ ഇരുപത്തേഴായിരത്തോളം ആളുകളും പ്രൈവറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ ജോലിയിലുണ്ടെന്നാണ് കാണുന്നത്. ഈ ആള കളെ മുഴുവനുമായോ, ഭാഗികമായോ ഗവണ്മെൻറ് ജോലിയിൽ പ്രവേശിപ്പി ക്കേണ്ടിവരും. മുഴുവൻപേരേയും എടുക്കാൻ സാധിക്കുകയില്ല. എന്തുകൊ ണ്ടെന്നാൽ ഗവണ്മെൻറ് അക്കാര്യത്തിൽ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള യോഗ്യതകളും അവർക്കുണ്ടായിരിക്കുകയില്ല. അതുകൊണ്ട് വലിയ ഒരു പ്രശ്നം പുതുതായി വരുമെന്നുള്ളതിനു സംശയമില്ല. ഇതിനുംപുറമെ ഗവണ്മെൻറിനു പെട്ടെന്നു ഇത്ര വലിയ തുക മുടക്കി ഈ ബസ്സുകളെല്ലാം സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിൻറെ അധീനതയിൽകൊണ്ടുവരിക പ്രയാസമായിരിക്കും. മൂവായിരം ബസ്സുകളുടെ ഏതാണ്ട് 15 കോടി രൂപാ വിലവരും. അങ്ങനെ ബസ്സുകളുടെ വിലയായി ത്തന്നെ അത്രയും രൂപാ കൊടുക്കേണ്ടിവരും. അതിനുംപുറമെ ഇതുസംബന്ധി ച്ചാവശ്യമായ സൗകര്യങ്ങളും ചെയ്യുന്നതിനും നൂറഞ്ചുകോടി രൂപാ വേണ്ടി വരും. അങ്ങനെ പ്രൈവറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് ഏറ്റെടുക്കുകയെന്നുപറഞ്ഞാൽ മൊത്തത്തിൽ ഒരു ഇരുപതുകോടി രൂപാ ചെലവുചെയ്യാൻ സന്നദ്ധമാകുക എന്നാണ് അതിൻറെ അർത്ഥം. 3 കൊല്ലംകൊണ്ട് ഇതു ചെയ്യണമെന്നാണ് ശ്രീ. എം. സി. ഏബ്രഹാമിൻറെ റെസല്യൂഷൻ നിർദ്ദേശിക്കുന്നത്. അപ്പോഴും ഓരോ ആണ്ടിലും 6 കോടിയിൽ ചിലപ്പോഴും രൂപാ ചെലവാക്കണമെന്നാണ് അതിൻറെ സാരം. സത്യംപറഞ്ഞാൽ ഈ ഗവണ്മെൻറിനു അക്കാര്യത്തിൽ ഇങ്ങനെ പണം വിനിയോഗിക്കുക സാദ്ധ്യമല്ല. പ്ലാനിൻറെ മറ്റു പദ്ധതി കൾക്കുതന്നെ ആവശ്യമുള്ള പണം ഉണ്ടാക്കാൻ പ്രയാസമുള്ളപ്പോൾ ഇത്രയും രൂപാ ചെലവാക്കി പെട്ടെന്നു ഇതുചെയ്യാൻ സാദ്ധ്യമല്ല, എന്നാൽ റോഡു ട്രാൻസ്പോർട്ട് പബ്ലിക് സെക്ടറിൽകൊണ്ടുവരികയെന്നുള്ള നയം ഗവണ്മെൻറ് സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞിട്ടുള്ളതാണ്. അതുകൊണ്ട് ക്രമപ്രവൃദ്ധമായി റൂട്ടുകളും കൂടുതൽകൂടുതൽ ഗവണ്മെൻറ് എടുക്കും. കൂടുതൽകൂടുതൽ ബസ്സുകളും അവിടെ യിടും. അങ്ങനെ വരുമ്പോൾ ഒരു സൗകര്യംകൂടിയുണ്ട്. പ്രൈവറ്റ് ഏജൻ സികളും വാങ്ങിച്ചിട്ടുള്ള പലതരത്തിലുള്ള ബസ്സുകളും അപ്പോൾ എടുക്കേണ്ടി വരികയില്ല. ഒരു റൂട്ട് ദേശസാൽകരിക്കുമ്പോൾ അവിടെയുള്ള ചില ബസ്സു കളും മറ്റൊരു സ്ഥലത്തേയ്ക്കു മാറ്റാൻ സാധിച്ചേക്കും. നേരത്തെ അവയ്ക്കു നോട്ടീസുകൊടുത്താൽ പുതിയ ബസ്സുകളും വാങ്ങാതെയുമിരിക്കും. സ്റ്റേറ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടിൽ രണ്ടുതരം ബസ്സുകളെ ഉപയോഗിക്കുന്നുള്ളൂ. ലേലൻഡും, മേഴ്സിഡസും ബെൻസും. വിദഗ്ദ്ധന്മാരുടെ അഭിപ്രായമനുസരിച്ചും ഇതുരണ്ടു മാണ് ഏറ്റവും നല്ലതും. അവയ്ക്കുപുറമെ പ്രൈവറ്റും പാർട്ടികളും വാങ്ങിച്ചി ട്ടുള്ള പലതരം ബസുകളും കൂടി രംഗത്തുവന്നാൽ ഡിപ്പാർട്ടമെൻറിനു വളരെ പ്രയാസം നേരിടും. അതുകൊണ്ട് അതും ഒഴിവാക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനാൽ ചുരുങ്ങിയ വേഗതയിൽ പോകുന്നതായിരിക്കും പ്രായോഗികതയും എളുപ്പവും. എത്ര കൊല്ലംകൊണ്ട് റോഡു ട്രാൻസ്പോർട്ട ദേശസാൽകരിക്കാൻകഴിയുമെന്നു ഇപ്പോഴും പറയാൻ പ്രയാസമാണ്. എങ്കിലും വളരെ വിദൂരമല്ലാത്ത ഭാവിയിൽ മിക്കവാറും ദേശസാൽകരിക്കാൻ കഴിയുമെന്നു പറയാം.

ശ്രീ. കെ. എം. ജോർജ്ജ്: പഞ്ചാബ് ഫാർമൂല എന്നു കേൾക്കുന്നത് പഞ്ചാബ് ഗവണ്മെൻറും കേന്ദ്രഗവണ്മെൻറും അംഗീകരിച്ചിട്ടുള്ളതാണ്. പകുതി പബ്ലിക് സെക്ടറിലും പകുതി പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിലുംനടത്തുന്നതു ഹെൽത്തി കോംപറിഷനു നല്ലതാണെന്നു കേൾക്കുന്നു.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

ശ്രീ. ആർ. ശങ്കർ : കോംപറിഷൻ അത്രമാത്രം ഹെൽത്തിയാണെന്നു തോന്നുന്നില്ല. ഇവിടത്തെ സ്ഥിതി പറഞ്ഞാൽ പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിൽ ഉള്ളവർ പറയുന്നതു്, ഈ വ്യവസായം നടത്തി ജീവിക്കാൻ വിഷമമാണെന്നാണു്. പബ്ലിക്കു് സെക്ടറിൽ ചാർജ്ജ് വർദ്ധിപ്പിച്ചിട്ടും സർക്കാറിനു് വളരെയൊന്നും ആദായം കിട്ടാനില്ലെന്നാണു് കാണുന്നതു്. അതുകൊണ്ടു് ഹെൽത്തിയാണോ കോമ്പറിഷൻ എന്ന നിശ്ചയമില്ല. പിന്നെ മുഴവനും ദേശസാൽകരിക്കേണ്ട യാവശ്യമുണ്ടോ അതോ ഒരു വിഭാഗമെങ്കിലും പ്രൈവറ്റ് ഏജൻസികൾക്കു് വിട്ടുകൊടുക്കുന്നതു് നല്ലതല്ലേ എന്നുള്ള പ്രശ്നവുമുണ്ടു്. ഏതായാലും അടുത്തഭാവിയിൽ മുഴവനുമായി ദേശസാൽകരിക്കാൻ പോകുന്നില്ലെന്നാണു് എനിക്കു് തോന്നുന്നതു്. കുറേശകുറേശെ ഉണ്ടാകും. അതു് പ്രൊവൈഡുചെയ്യുന്ന അമെനിറ്റീസിനെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ഒരു മാതൃകയുമായിരിക്കും. പബ്ലിക്കു് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസു് എന്നുള്ള നിലയിൽ കൂടുതൽ കൂടുതൽ ഗവണ്മെൻറിന്റെ നിയന്ത്രണമുണ്ടാകുകയുംചെയ്യും. പൂർണ്ണമായും ദേശസാൽകരിക്കണമോയെന്നുള്ളതു് ആലോചിക്കേണ്ട കാര്യമാണു്. എനിക്കു് വ്യക്തിപരമായി തോന്നുന്നതു് എല്ലാം എടുക്കാൻ ധൃതി കാണിച്ചിട്ടു് കാര്യമില്ലെന്നാണു്. കുറച്ചു് ഫലപ്രദമായി ഇതു നിയന്ത്രിക്കപ്പെടണം. ഇന്നത്തെ പബ്ലിക്സെക്ടർ കുറച്ചു് വിപുലമാക്കേണ്ടതുണ്ടു് ആവശ്യമാണു്. അതൊരു ഫെയിസ്ഡു് പ്രോഗ്രാം വച്ചു് കുറെ കൊല്ലംകൊണ്ടു് നിർവഹിക്കുന്നതായിരിക്കും നല്ലതു്. അതിനുംപുറമെ ഇതിനുവേണ്ടി പബ്ലിക് ക്യാപ്പിറ്റൽ ഇത്രയധികം മുടക്കുന്നതു് നല്ലതാണോയെന്നാലോചിക്കണം. ധാരാളം പണം ഉണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ മുടക്കാമായിരുന്നു. പല വ്യവസായങ്ങൾക്കും മുടക്കാൻ ആവശ്യത്തിനു പണമില്ലാതിരിക്കെ സാമാന്യം കാര്യക്ഷമമായീ പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിലും നടന്നുവരുന്ന ഈ വ്യവസായത്തിൽ ഇത്രവളരെ കൈവയ്ക്കേണ്ടയാവശ്യമുണ്ടോ ? പിന്നെ ആറു കോടിയിൽപരം രൂപാവീതം ആണ്ടുതോറും ഉണ്ടാക്കാമെങ്കിൽ അതു് ഇതിനേക്കാൾ അത്യാവശ്യമായ വേറെ വ്യവസായങ്ങൾക്കു് ഉപയോഗിച്ചുകൂടെ? ഈ നാട്ടിലെ വ്യക്തികളുടെ കൈയിൽതന്നെ ഈ വ്യവസായം സാമാന്യം നന്നായി നടക്കുന്നുണ്ടല്ലോ. കൂടുതൽ നിർദ്ദേശങ്ങൾ കൊടുത്തു് ഫലപ്രദമായി നടത്തുന്നതിനു് അവരെ പ്രേരിപ്പിക്കുകയല്ലേ നല്ലതു്? ഇങ്ങനെ വിവിധകാര്യങ്ങൾ ഈ പ്രശ്നത്തിലുണ്ടു്. ഇത്രയും വലിയ ക്യാപ്പിറ്റൽ മുടക്കേണ്ട ഒരു ഒറ്റ കാരണം കൊണ്ടുതന്നെ 3 കൊല്ലംകൊണ്ടു് നടപ്പിലാക്കുക പ്രയാസമാണു്. എത്ര കൊല്ലംകൊണ്ടാണെന്നു ചോദിച്ചാൽ അതു പറയാൻ കുറച്ചു ബുദ്ധിമുട്ടാണു്. എങ്കിലും ഫലവത്തായി ഈ വ്യവസായത്തെ നിയന്ത്രിക്കുന്നതിനും ശരിയായി നടത്തുന്നതിനും പ്രൈവറ്റ് സെക്ടറിൽ നടത്തുന്ന ഈ വ്യവസായം ശരിക്കു് നടത്തുന്നതിനും ഇതൊരു പബ്ലിക്കു് യൂട്ടിലിറ്റി സർവ്വീസായി നടത്തുന്നതിനും കൂടുതൽ കൂടുതൽ ഗവണ്മെൻറിന്റെ നിയന്ത്രണത്തിൽ കൊണ്ടുവരുന്നതാണു് നല്ലതെന്നു എനിക്കു പറയാൻ കഴിയും. അടുത്ത ഏതാനും വർഷങ്ങൾക്കുള്ളിൽ ഇതിനുവേണ്ടിയുള്ള ബഡ്ജറ്റു് ഉണ്ടാക്കുകയും, ഈവക കാര്യങ്ങൾകൂടി ഗവണ്മെൻറ്റിശ്രദ്ധയിൽ വയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നതാണു് എന്നു ബഹുമെമ്പറന്മാർക്കു് വിശ്വസിക്കാവുന്നതാണു്. ഇങ്ങനെ ഒരു പ്രമേയം പാസാക്കിയാൽ അതു നടപ്പിൽവരുത്താൻ ഗവണ്മെൻറിനു് വളരെ ബുദ്ധിമുട്ടായിരിക്കും എന്നു ബോധ്യമായിരിക്കുന്നതുകൊണ്ടു് ഈ റസല്യൂഷൻ ദയവായി പിൻവലിക്കണമെന്നു ബഹുമെമ്പറോടു ഞാൻ ആവശ്യപ്പെടുകയാണു്.

Mr. Speaker: Mr. M. C. Abraham, do you press your resolution ?

Shri M. C Abraham: I do not press my resolution. The resolution was, by leave, withdrawn.

Mr. Speaker: Order. Order. The House will now adjourn and meet again at 8 a. m. on Monday the 3rd February, 1964.

The House adjourned at 11-15 a. m. to meet again at 8 a. m. on Monday the 3rd February 1964.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly